

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Vår dato: 12.06.2018

Vår ref.: 201505233-145

Arkiv: 517

Deres dato:

Deres ref.:

Saksbehandler:

Trond Gunnar Blomlie

## Tromsø Vind AS og Raudfjell Vind AS - Godkjenning av MTA-plan og detaljplan for endret adkomstvei til Kvittfjell-/Raudfjell vindkraftverk, Tromsø kommune

Vi viser til brev av 09.01.2018 med vedlagt miljø-, transport- og anleggsplan og detaljplan for adkomstveien til Kvittfjell-/Raudfjell vindkraftverk. Dette vedtaket omfatter kun adkomstveien opp Sørfjorddalen. Planene for Kvittfjell-/Raudfjell vindkraftverk er behandlet i eget godkjenningsvedtak den 19.04.2018.

Saken er behandlet med hjemmel i vilkårene for detaljplan og miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) gitt i oppdatert konsesjon 17.04.2015 (Kvittfjell) post 5 og 6, konsesjon av 11.05.2012 (Raudfjell) post 11 og 13 samt vedtak om konsesjonsendring av 20.10.2017.

### Vedtak

*Med hjemmel i konsesjon datert 17.04.2015 (Kvittfjell) post 5 og 6, konsesjon av 11.05.2012 (Raudfjell) post 11 og 13 og vedtak om konsesjonsendring av 20.10.2017, godkjenner NVE med dette den fremlagte miljø-, transport og anleggsplan og detaljplan av 10.01.2017 for bygging av adkomstveien til Kvittfjell-/Raudfjell vindkraftverk i Tromsø kommune.*

*NVE godkjenner ikke omsøkt omlegging av veitrasé ved planområdet til Sandhaugen vindkraftverk.*

Vilkår for godkjenning av detaljplan og miljø-, transport- og anleggsplan:

- NVE skal orienteres om når anleggsarbeidet starter, ved viktige og/eller kritiske faser ved byggearbeidet og når anlegget blir satt i drift.
- Entreprenører skal gjøres kjent med MTA/detaljplan og dette vedtaket.
- Dersom virksomheten avdekker avvik som har medført, eller kan medføre betydelig skade på miljøet, skal dette umiddelbart rapporteres til NVE. Rapporteringen må også angi hvilke tiltak som er, eller vil bli iverksatt for å lukke avviket, hindre gjentakelser og avbøte mulige skader.
- Det skal fastsettes inngreps/marksikringssone som konsentrerer arealbruken mest mulig.

E-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no), Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: [www.nve.no](http://www.nve.no)

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

**Hovedkontor**  
Middelthunsgate 29  
Postboks 5091, Majorstuen  
0301 OSLO

**Region Midt-Norge**  
Abels gate 9  
7030 TRONDHEIM

**Region Nord**  
Kongens gate 14-18  
8514 NARVIK

**Region Sør**  
Anton Jenssensgate 7  
Postboks 2124  
3103 TØNSBERG

**Region Vest**  
Naustdalsvegen. 1B  
6800 FØRDE

**Region Øst**  
Vangsveien 73  
Postboks 4223  
2307 HAMAR

- Massetaket i svingen ved pel 2300 skal istandsettes ut fra de prinsipper som står i plan for massetak og deponi for Kvittfjell- og Raudfjell vindkraftverk, innsendt 12.02.2018.
- For arrondering og tildekking av jordmasser skal det tas hensyn til beitedyr.
- Kommunikasjonsplanen med reinbeitedistriktet skal oppdateres fortløpende hvis det skjer endringer i mannskap eller fremdriften i anleggsarbeidet. Blant annet for å unngå sprengningsarbeid når det er rein i området.
- Der hvor veien krysser sperregjerdet skal tiltakshaver sette opp port/hindring som stopper reinen.
- Utbygger skal etablere permanent bom på egnet sted for å hindre allmenn ferdsel langs anleggsveiene. Fortrinnsvis skal bommen lokaliseres til planlagt snuplass, men midlertidig etablering kan tillates ved parkeringsområde ved svingen ca. 500 meter fra skolen.
- Adkomstveien skal ikke brøytes vinterstid når vindkraftverket er satt i drift. Hvis det oppstår en situasjon der det er nødvendig med brøyting må tiltakshaver orientere reinbeitedistriktet og NVE. Løyper for nødvendig snøscooterkjøring inn til planområdet må drøftes med reinbeitedistriktet. Dersom reinbeitedistriktet og tiltakshaver ikke blir enige om traséer for scooterkjøring skal saken oversendes til NVE for avgjørelse.
- NVE forutsetter at tiltakshaver lager en plan for nødvendig sikring mot forurensning av drikkevanskildene (borebrønn ved skolen og Gammelflatelva) til Kattfjord skole og barnehage. En slik plan skal godkjennes av NVE og sendes Mattilsynet og Tromsø kommune for uttalelse. Sikringstiltakene må beskytte mot uhell under anlegget med ombygging av veien, mot forurensning fra uhell under den daglige anleggstrafikken langs veien og mot fare for forurensning ved driften av vindkraftverket.
- Tiltakshaver skal utarbeide forslag til avbøtende tiltak for skilaget før neste skisesong. Forslag til avbøtende tiltak skal drøftes med reinbeitedistriktet. Dersom partene ikke blir enige om en løsning skal saken oversendes til NVE for avgjørelse. Forslag til avbøtende tiltak skal sendes til NVE for godkjenning.

Vårt vedtak forutsetter at fremlagte planer er i samsvar med vilkår og forutsetninger gitt i konsesjonene

NVE understreker at MTA-plan og detaljplan ikke kan fravikes uten NVEs godkjenning. Planene gjelder for bygging, drift og vedlikehold av anlegget. NVE kan stille ytterligere krav om detaljering av planene for hele eller deler av anlegget. Slike planer skal godkjennes av NVE.

NVE vil følge opp anlegget med tilsyn med hjemmel i energiloven kapittel 10.

### **Bakgrunn**

NVE meddelte den 16.02.2001 konsesjon til å bygge og drive Kvittfjell vindkraftverk med en samlet installert effekt på inntil 200 MW. Vedtaket ble ikke påklaget. Konsesjonen ble oppdatert den 17.04.2015 med forlenget varighet i tillegg til at vilkårene i konsesjonen ble justert etter nyere praksis.

NVE meddelte den 11.05.2012 konsesjon til å bygge og drive Raudfjell vindkraftverk med en samlet installert effekt på inntil 100 MW. Vedtaket ble påklaget og oversendt til Olje- og energidepartementet for avgjørelse. OED stadfestet NVEs konsesjonsvedtak den 26.05.2015. Raudfjell vindkraftverk grenser til Kvittfjell vindkraftverk og vil ha felles infrastruktur med adkomstvei og nettilknytning. Kvittfjell-/Raudfjell vindkraftverk bygges som et prosjekt. I dette vedtaket omtales de to prosjektene som ett vindkraftverk.

Den 18.03.2016 mottok NVE en MTA-plan og en detaljplan for fase I - adkomstvei fra Buvika. Denne ble lagt ut på høring til Tromsø kommune, Fylkesmannen i Troms, Troms fylkeskommune, reinbeitedistriktet og Reiulf Aleksandersen den 31.03.2016. I vedtak av 31.05.2016 godkjente NVE MTA- og detaljplanen. I den godkjente MTA-planen av 31.03.2016 er det beskrevet at eksisterende vei opp Sørfjorddalen skal benyttes til transport av anleggsmaskiner opp til planområdet. I dag benyttes veien som eneste adkomst til anleggsområdet, med daglig pendlertrafikk fra riggområdet i Nordfjordbotn til riggområdet på fjellet. I tillegg benytter renholdsfirma, servicefirma og andre, veien for å komme opp til anlegget for å utføre sine oppdrag. Det er innleid et vaktelskap for å overvåke trafikk til anlegget. De er utplassert ved avkjøringen ved Kattfjord skole.

#### *Konsesjon til ny adkomstvei*

Den 17.07.2017 søkte tiltakshaver om endringer i de endelige konsesjonene for Kvittfjell og Raudfjell. Endringene omfattet ny adkomstvei, ny kai ved grustaket i Nordfjordbotn og utvidet planområde på Kvittfjell. NVE har i vedtak av 20.10.2017 gitt tillatelse til de omsøkte planendringer, herunder tillatelse til å gjennomføre oppgradering av eksisterende vei opp Sørfjorddalen; utvidelser, forsterkningstiltak, endringer av kurvatur og traséjusteringer i nødvendig utstrekning. Konsesjonsendringen omfatter også tillatelse til mottak av komponenter til oppgradert kaianlegg i Nordfjordbotn og nødvendige utvidelser ved innkjøring på FV 862 i Nordfjordbotn og ved avkjøringen ved Kattfjord skole og barnehage. Hovedbegrunnelsen for planendringene er at løsningen vil medføre et mindre og mer skånsomt inngrep i naturen da de vil utnytte seg av eksisterende infrastruktur i området. Løsningen vil redusere kostnader for infrastruktur og fremskynde fremdriften i byggefasen. En utvidelse av planområdet på Kvittfjell er for å unngå at to turbiner sveiper utenfor konsesjonsgitt planområde. I medhold av oreigningslova §§ 2 og 25 meddelte NVE også ekspropriasjonstillatelse for bruk og gjennomføring av nødvendige oppgraderingstiltak nevnt over, og forhåndstiltredelse til bruk av den eksisterende veien for transport av anleggsmaskiner, og for nødvendig vedlikeholdsarbeid av veien som ikke omfatter nye vesentlige inngrep. NVEs vedtak ble stadfestet etter klagebehandling i Olje- og energidepartementet den 18.04.2018.

Med hensyn til fremdriften i prosjektet har tiltakshaver valgt å utarbeide to MTA-planer og to detaljplaner, henholdsvis for adkomstveien opp Sørfjorddalen og for selve planområdet. MTA-planen og detaljplanen for selve vindkraftområdet er behandlet separat og godkjent i eget vedtak av 19.04.2018.

#### **Merknader til planene**

##### *Høring av planene*

MTA- og detaljplanen ble sendt ut på høring den 19.01.2018 til Tromsø kommune, Fylkesmannen i Troms, Troms fylkeskommune, Mattilsynet region nord, Sametinget, Dorvvosnjargga reinbeitedistrikt, Statens vegvesen og andre sentrale høringsparter under konsesjonsbehandlingen av vindkraftverket. NVE har mottatt 15 uttalelser til planene. Sammendrag av uttalelsene er i vedlegg 1. I dette vedtaket vurderes de forhold som NVE anser som beslutningsrelevante for behandling av MTA-plan og detaljplan for adkomstveien.

Nordre Kattfjord Grunneierlag skriver at MTA- og detaljplanen burde vært på offentlig høring da det er flere utenom de på adressatlisten (eks. lokalt næringsliv og virksomheter) som kan ha interesse i planene for adkomstveien og den økte trafikken både på veien og fjorden. De etterspurte også MTA-planen på NVEs nettsider.

Det er ikke krav til at en MTA- og detaljplan for energianlegg skal legges ut på en offentlig høring. NVE sender likevel saker om godkjennelse av MTA- og detaljplaner på høring til berørte og interesserte

parter for å sikre at saken er forsvarlig utredet etter forvaltningsloven § 17. De som er part i saken skal også få saken tilsendt og få anledning til å ivareta sine interesser, jf. forvaltningsloven § 16. Hvor mange, utover partene, som skal få saken direkte tilsendt må vurderes konkret ut fra det som er naturlig og rimelig med hensyn til ressurser og sakens betydning. Sakens betydning, kompleksitet og hva som har kommet frem tidligere i konsesjonssaken får betydning for denne vurderingen. I denne saken er MTA-planen og detaljplanen sendt til samtlige berørte og interesserte parter som har vært involvert i konsesjonsbehandlingen av adkomstveien. MTA-planen med vedlegg ble lagt ved høringsbrevet. NVE legger også til grunn at saken nylig har vært konsesjonsbehandlet (vedtak 20.10.2017) og det er ingen betydelige endringer i planene fra det som ble lagt til grunn i konsesjonsbehandlingen. NVE mener at saken er tilstrekkelig utredet og at omfanget av høringen har vært tilstrekkelig.

### *Innsigelse*

Mattilsynet har i brev av 23.03.2018 fremmet innsigelse til MTA- og detaljplanen for adkomstveien. Bakgrunnen for innsigelsen er manglende vurderinger for nedslagsfeltene Bogdalen og Greipstad. Mattilsynet fremmet også innsigelse til MTA- og detaljplanen for selve planområdet den 01.12.2017. NVE har i brev av 09.02.2018 vurdert at Mattilsynet ikke har innsigelsesrett til planene. NVEs vurdering av innsigelsesretten begrunnes med blant annet at innsigelsesretten for Mattilsynet som offentlig organ, er knyttet til konsesjonen og ikke konsesjonsvilkår om krav til MTA og detaljplan. Denne vurderingen gjelder også for innsigelsen fremmet til MTA-planen for adkomstveien. NVE vil behandle saken som en innsigelsessak, selv om NVE mener at Mattilsynet ikke har innsigelsesrett. Innsigelsessaken oversende Olje- og energidepartementet for behandling ved utløp av klagefrist.

### *Konsultasjon*

Dorvsjnargga siida v/ Aleksandersen har i brev av 23.03.2018 bedt om konsultasjonsmøte i forbindelse med behandling av MTA- og detaljplanen for adkomstveien. Aleksandersen ba også NVE om å invitere Fylkesmannen og Mattilsynet som observatører under møtet. I senere dialog mellom NVE og Risten Turi Aleksandersen er kravet til konsultasjon erstattet med et møte hvor hensynet til reindriftens interesser skal diskuteres. I tillegg har NVE lagt inn to vilkår i godkjenningen, det ene om port i sperregjerde og det andre om etablering av bom på anleggsveien, etter særskilt ønske fra reindriften.

## **NVEs vurderinger**

Formålet med en MTA er å sikre at det tas miljø- og landskapshensyn under bygging og drift av anlegget. Vurderingene i planen skal baseres på miljøinformasjon som er kommet frem i konsesjonsprosessen av adkomstveien. NVE mener at MTA-planen for adkomstveien til Kvittfjell og Raudfjell vindkraftverk fanger opp miljøutfordringene og legger til rette for en god gjennomføring av anleggsarbeidet.

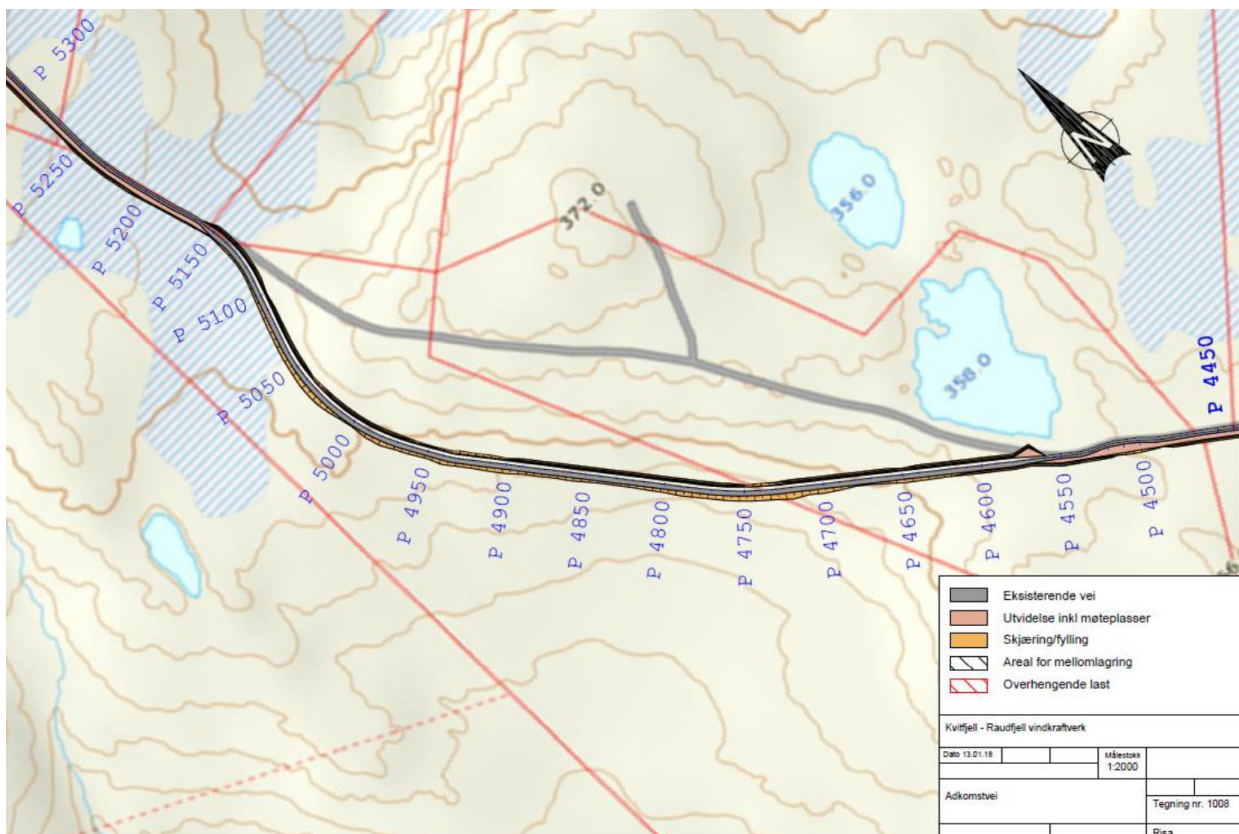
Formålet med en detaljplan er å konkretisere utbyggingsplanen innenfor det konsesjonsgitte planområdet. Planen skal gi en teknisk beskrivelse av anlegget som skal bygges og ev. endringer sammenlignet med den utbyggingsplanen som ble lagt til grunn i konsesjonsprosessen. NVE mener at detaljplanen for adkomstveien til Kvittfjell og Raudfjell vindkraftverk viser hvordan anlegget planlegges bygget og gir god oversikt over endringer i arealbruken sammenlignet med utbyggingsløsningen som ble lagt til grunn i konsesjonsendringssøknaden.

NVE forutsetter at tiltakshaver følger beskrivelsen i MTA og detaljplan ved anleggsarbeidet, og vi mener det ikke er nødvendig å gjøre en vurdering av alle temaene som MTA beskriver. I dette kapitlet vil vi kun gjøre en vurdering av de temaene i MTA og detaljplan hvor det er ytterligere behov for avklaring med NVE.

### Endelig utbyggingsløsning

Det fremgår i MTA-planen at utbyggingsløsningen følger eksisterende vei, som går opp gjennom Sørfjorddalen, over Sandhaugen og til planområdet på Raudfjell. Det vil være nødvendig å utvide veien slik at veibredden er 5-6 meter, med ytterligere utvidelse i kurver, fra dagens bredde på 4-5 meter. Det er også nødvendig å utbedre/utjevne en sving som kommer etter ca. 2 km langs adkomstveien. I svingen ligger det et eldre massetak som ikke er lukket. Her vil massetaket arronderes og lukkes etter omlegging av veitrase.

Der adkomstveien passerer planområde for Sandhaugen vindkraftverk ønsker tiltakshaver å legge om veitraseén slik at den går lengre vest for Sandhaugen. Dette begrunnes med at Norsk Miljøkraft FOU (NMK FOU - konsesjonær for Sandhaugen vindkraftverk) skal etablere en vindturbin der hvor dagens veitrasé går. Tiltakshaver bekreftet under befaringen den 31.01.2018 at det er ikke av hensyn til spesialtransporten at veien omlegges. Det var flere reaksjoner under befaringen til denne omleggingen av veien, blant annet fra Dorvvosnjargga Siida v/ Aleksandersen da den vil representere ett nytt terrenginngrep i et verdifullt område for reindriften. Tromsø kommune har også stilt spørsmål til nødvendigheten av denne omleggingen i sin uttalelse. NVE er enig med både reindriften og kommunen angående denne endringen. NVE har ikke mottatt detaljplan for Sandhaugen vindkraftverk, og videre mener vi det bør være mulig å se på om vindturbinen kan settes opp langs eksisterende vei, med selve veikroppen som en del av kranoppstillingsplassen. Ny vei nedenfor eksisterende vei vil være et betydelig terrenginngrep i landskapet som vi mener kan unngås ved bedre detaljplanlegging av Sandhaugen vindkraftverk. NVE godkjenner ikke omlegging av vei.

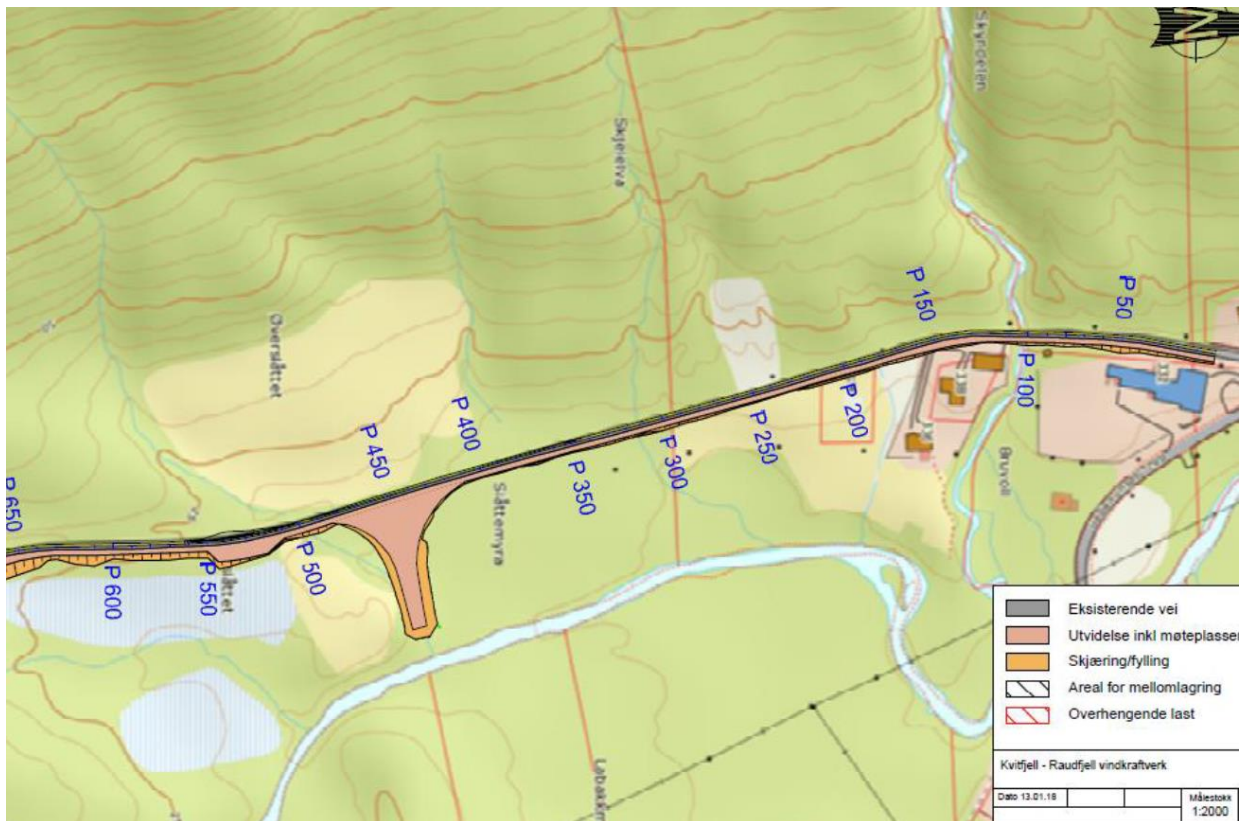


Figur 1. Kart som viser omsøkt omlegging av veitrasé ved Sandhaugen vindkraftverk.

Det skal etableres en snuplass om lag 500 meter innenfor skolen. Denne etableres for å unngå tiltak nede i krysset ved FV 862/Kattfjord skole og barnehage. I stedet for å bygge om veikrysset, rygges turbinkomponenter inn til snuplassen å snu der. Snuplassen er, i detaljplanen innsendt 09.01.2018,



endret fra konsesjonsgitt løsning. Omsøkt løsning er vist nedenfor på figur 2. NVE anser denne endringen til å være innenfor de rammene konsesjonsvedtaket bygger på da virkningene av endringen ikke er betydelig. Snuplassen vil være et planert område på ca. 2600 m<sup>2</sup>, prosjektert med fyllingskråning på 1:1,5 fall fra adkomstveien. Masser som i dag er deponert i området hvor snuplassen skal etableres, kan flyttes og brukes til å anlegge ny skiløype. Tiltakshaver skriver at snuplassen planlegges som midlertidig, men kan gjøres permanent hvis grunneier ønsker det. NVE vil gjøre oppmerksom på at hvis snuplassen gjøres permanent er dette en endring som det må søkes om. Eventuelt kan den behandles av kommunen.



Figur 2. Kart viser hvor snuplassen er planlagt plassert. Opprinnelig versjon gikk over jordet på motsatt side av adkomstveien.

Det fremgår av MTA-planen at det må gjøre utbedringer av to broer langs FV 862 og tiltakshaver er i dialog med Statens vegvesen (SVV) om det skal gjøres permanente tiltak eller benyttes midlertidige broer. SVV skriver i sin uttalelse at det er store utfordringer langs transportstrekningen, både knyttet til trafiksikkerhet for beboere langs veien og det å ivareta og opprettholde eksisterende vei- og brotilstand. NVE forutsetter at tiltakshaver imøtekommer de krav SVV stiller for å kunne utføre spesialtransport og annen anleggstrafikk langs fylkesveien. Det vises til eget kapittel om trafiksikkerhet.

Det skal etableres en ny kai ved Nordfjordbotn. Denne kaien skal etableres der eksisterende kai ligger i dag. Kaien vil være ca. 25 meter bred og 10 meter lang. Dagens kai er ca. 10 x10 meter. Området ved kaien skal planeres ut. Størrelsen på det planerte området vil være ca. 2000 m<sup>2</sup>. NVE forutsetter at tiltakshaver innhenter nødvendige tillatelse fra Tromsø kommune/ Tromsø havn/Kystverket for forsterkning av kaianlegget.

### *Terrengbehandling og istandsetting*

I MTA-planen er det utarbeidet et eget kapittel om terrengbehandling. Tiltakshaver vurderer den eksisterende veien til å være i god stand. Likevel er det nødvendig å sjekke grunnforholdene og forsterke veien der hvor det viser seg å være nødvendig. Dette gjøres enten gjennom masseutskiftning eller ved bruk av geo-nett eller geo-duk. For å få en nærmere indikasjon på status for de stedlige massene må det graves i terrenget utenfor veien. På det ene rette strekket rett etter boligområdet og skolen er det et lokalt søkk i veibanen. Tiltakshaver antar at ca. 1 m med overhøyde vil være tilstrekkelig for å utjevne dette området. Videre vil det være nødvendig å heve veien noen steder for å rette ut kurvatur og nærliggende sideterreng. Veien trenger en generell utvidelse slik at veibredden blir 5-6 meter. Overskytende masser fra massetaket ved pel 2300 kan benyttes til forsterkningslag og eventuell høydejustering av veien.

Tromsø kommune savner en redegjørelse og beskrivelse med et tverrprofil for situasjonen med ranker før og etter at massen i rankene er disponert. NVE påpeker at det fremgår i MTA-planen at vegetasjonsdekket og overskuddsmasser vil bli mellomlagret utenfor veibanen parallelt med at graving utføres. Dette er vanlig praksis for lagring av vegetasjonsdekke for istandsetting i ettertid. Dette vil også være en prinsipiell tilnærming ved utbygging av resten av vindkraftverket. Kommunen skriver videre at det må redegjøres for selve disponeringen av massene i etterkant. Det ble opplyst under befaringen at overskuddsmasser, spesielt de ved området hvor snuplassen skal etableres, kan brukes til etablering av lysløype. Videre legger NVE til grunn at overskuddsmasser vil bli brukt ved utvidelse av svingen og istandsetting av massetaket ved pel 2300. NVE forutsetter at et eventuelt behov for en deponiplass avklares så tidlig som mulig med NVE. Utover dette mener NVE at temaet er tilstrekkelig omtalt.

Naturvernforbundet (NNV) skriver at veibredden ikke må bli bredere enn nødvendig. Tiltakshaver må foreta en fullstendig opprydding av sprengstein, og massetak må kontrolleres nøye av NVE. Avvik og uønskede handlinger må loggføres og gjøres offentlig tilgjengelig. Tromsø kommune synes det er uheldig at massetaket ved pel 2300 ikke er istandsatt. NVE er også kjent med at reindriften i området ønsker at massetaket istandsettes med tanke på sikkerheten til reinen som beiter i området. Tiltakshaver skriver i deres tilsvarende uttalelser i brev av 01.03.2017 at de vil istandsette massetaket hvis de skal hente ut masser. Tiltakshaver ønsker å komme tilbake til dette i samråd med NVE, grunneier og reindriften. NVE er enig med kommunen at det vil se uheldig ut hvis massetaket ikke istandsettes. NVE setter vilkår om at resterende massetak må, etter at veien er utvidet, istandsettes ut fra de prinsipper som står i plan for massetak og deponi i Kvittfjell og Raudfjell vindkraftverk, innsendt 12.02.2018. Plan for massetak og deponi er innsendt som følge av tilleggskrav fra NVE knyttet til behandling av MTA-planen for hele planområdet. Under befaringen den 31.01.2018 opplyste tiltakshaver om at konsesjonær for Sandhaugen vindkraftverk planlegger å hente ut masser fra det eksisterende massetaket. NVE vil behandle denne eventualiteten når det foreligger en MTA-plan for Sandhaugen.



*Figur 3. Flyfoto over dagens situasjon av massetaket ved pel. 2300. NVE setter vilkår om at massetaket arronderes og istandsettes med jordmasser etter at utvidelsen av svingen er gjennomført.*

Kapittelet som omhandler terrengbehandling i MTA-planen tar for seg hovedprinsipper for veibygging og landskapstilpasning og gir føringer for anleggsarbeidet. NVE vurderer at kapittelet er et godt virkemiddel for å sikre en god terrengtilpasning. NVE forutsetter at også prinsippene for terrengtilpasning og istandsetting i MTA-planen for hele planområdet blir førende for arbeidet langs adkomstveien. Videre vil NVE påpeke at det i MTA-planen for adkomstveien er lagt til grunn en veibredde på 5-6 meter med utvidelse i kurver. I MTA-planen for selve planområdet står det at internveier skal ha en standard veibredde på 4-5 meter (med utvidelse i kurver). NVE forutsetter at tiltakshaver forholder seg til de oppgitte veibreder. Ved tilsyn av anleggsarbeidet vil NVE ha en tett oppfølging av om dette overholdes. NVE er også enig i NNV sin uttalelse til sprengstein. Opprydding av sprengstein vil redusere terrenginngrep til et minimum, noe NVE forventer at tiltakshaver generelt etterstreber under anleggsperioden.

NNV skriver i sin uttalelse av asfaltering de første 500 meterne ikke er et tilstrekkelig tiltak for å hindre at grus og stein dras inn i skole- og boligområdene. NVE er kjent med at det er en god dialog mellom tiltakshaver og enhetsleder for barnehagen og skolen i Kattfjord, og vi forventer at partene vil komme frem til gode løsninger som skal hindre at anleggstrafikken medfører en belastning for skole- og barnehageområdet. NVE mener asfaltering de første 500 meterne er et godt avbøtende tiltak for å unngå at grus og stein kommer inn på skole- og boligområder nær adkomstveien. NVE vurderer det ikke som nødvendig med ytterligere vilkår knyttet til dette temaet. I anleggsperioden er det særlig viktig at utbygger gjør tiltak for å dempe støvdrift fra veiene.

#### *Nedleggelse av anlegget*

Dorvvosnjargga siida v/ Aleksandersen ønsker at snuplassen og området hvor lysløypen planlegges, revegeteres med naturlig vegetasjon så raskt som mulig etter endt bruk. Videre mener de MTA-planen er mangelfull når det gjelder hva som skal skje med området etter avslutning av driftsfasen. Aleksandersen mener det må gå frem at området er et beite for rein og at området skal tilbakeføres med samme formål. Revegetering må skje med planter som naturlig hører til området.

I anleggskonsesjon av 17.04.2015 (Kvitfjell) og anleggskonsesjon av 11.05.2012 (Raudfjell) står det under post 5 og post 16 følgende: «Ved nedleggelse skal konsesjonær fjerne anlegget og tilbakeføre



området til sin naturlige tilstand så langt det er mulig, jf. energiloven § 3-5 d. (...) Konesjonær skal innen utgangen av det 12. driftsåret for anlegget oversende NVE et konkret forslag til garantistillelse som sikrer kostnadsdekning for fjerning av vindturbinene og tilbakeføring av området ved utløp av driftsperioden (...)). Ved nedleggelse skal det utarbeides plan for gjennomføring. Denne planen skal blant annet beskrive hvordan revegetering skal gjennomføres. Planen skal godkjennes av NVE.

#### *Transport langs FV 862 - trafikk og sikkerhet*

I planendringsvedtak av 20.10.2017 står det at MTA-planen skal omfatte en beskrivelse av trafikksikringstiltak og tiltak for å sikre trafikkflyt for pendlere/skolebarn i anleggsperioden, og ved eventuelle behov for tungtrafikk gjennom Sjøtun/Kattfjord i driftsperioden.

Flere av høringsuttalelsene til MTA-planen har påpekt utfordringen med økt trafikk langs FV 862 og området ved skolen og barnehagen i Kattfjord under anleggsperioden. Tromsø kommune skriver at det er vesentlig at eiere og brukere av skolen og barnehagen informeres grundig om de sikringstiltak og selve avviklingen med spesialtransport som er avtalt mellom tiltakshaver og veimyndigheter. Kommunen skriver at det som står under «særskilte avbøtende tiltak» er et tjenlig grunnlag for videre sikrings- og utbedringsarbeid, samt videre kontakt mellom tiltakshaver og brukere av skolen/barnehagen. Naturvernforbundet (NNV) skriver i sin uttalelse at de etterlyser en detaljert plan for støydemping og ivaretagelse av sikkerhet knyttet til skolen og bolighusene i området. Flere høringsparter ønsker ytterligere informasjon om hvordan anleggstrafikken vil bli organisert i anleggsperioden, herunder stenging av fylkesveien og hvor mye tid spesialtransporten vil ta tatt i betraktning rygging ved kaiområdet og ved skolen. Flere ønsker å vite hvordan dette vil påvirke pendlere, kommunale tjenester, turisttrafikk og fergetrafikk til og fra Sommarøy, Brensholmen, Kattfjord og Tromsø.

Tiltakshaver skriver i brev av 01.03.2017 som tilsvaret til uttalelsene at det er politiet og Statens vegvesen (SVV) som fastsetter når på døgnet transporten skal foregå. Transporttidspunktet vil holdes utenfor tidspunkter på døgnet der det er utfart/ retur til jobb/ skole. Videre vil tiltakshaver opprette informasjonskanaler som gir tydelig informasjon om når transporten skal foregå. SVV skriver i sin uttalelse til MTA-planen at tiltakshaver må utarbeide en driftsavtale med SVV før kjøring med spesialtransport på veistrekningen. Avtalen skal omhandle bruken av veien, informasjon mot nødetater og lokalbefolkningen og samarbeid med politiet med tanke på ledsaging av spesialtransport og eventuell annen trafikkregulering. NVE forutsetter at tiltakshaver utarbeider denne planen, og at planen også omhandler sikkerhet knyttet til skolen og barnehagen i Kattfjord. NVE forutsetter også at forslag til sikringstiltak, herunder støydemping, forelegges Tromsø kommune v/ enhetsleder for skolen og barnehagen i Kattfjord. NVE er kjent med at det allerede er en god dialog mellom tiltakshaver og enhetslederen angående dette. NVE kommer ikke til å sette ytterligere vilkår knyttet til nevnte forhold siden driftsavtalen med SVVs blant annet skal ta hensyn til sentrisk kjøring, passering av bruer, bruken av møteplasser, skilting (rundt skole og annen informasjonsskilting), informasjon mot skole, lokalbefolkningen og nødetater, samt samarbeid og involvering med politiet om ledsagertjeneste.

Nordre Kattfjord grunneierlag skriver at de er kritiske til en midlertidig løsning av broer langs FV 862. Flere høringsparter er bekymret for hvordan anleggstrafikken vil påvirke dagens standard på fylkesveien. Grunnforholdene langs fylkesveien må undersøkes før tiltakshaver kan konkludere med at det ikke trengs å gjøre noen utbedringer. Flere er bekymret for at leirgrunnen under fylkesveien vil settes i bevegelse når tunge transportere skal kjøre langs veien, noe som de mener kan føre til skader på murer og bygninger. Grunneierlaget skriver at det er ikke redegjort for hvordan en skal sikre fremkommeligheten til husene langs fylkesveien. MTA-planen nevner heller ikke anleggstrafikken i forbindelse med vedlikeholdsarbeid i driftsperioden.

NVE konstaterer at forhold knyttet til bruk av fylkesveien og hensyn til veiens standard må tiltakshaver ta med veimyndigheter. Det fremgår i uttalelsen fra SVV at det er en pågående dialog mellom de to partene. Driftsavtalen som SVV har satt krav om, skal også omhandle tiltakshavers plikt til å utbedre eventuelle skader på veg, stikkrenner eller brokonstruksjon mm. Tiltakshaver skriver i brev av 01.03.2017 at det ikke er nødvendig å erstatte de eksisterende broene. Tilbakemeldingen fra SVV er at de vil tåle transporten dersom de skrapes for asfalt.

Buvika brygge og Susanne Seifert skriver i sine uttalelser at MTA-planen er mangelfull når det gjelder økt trafikk på sørsiden av Kvaløya som følge av redusert fremkommelighet og perioder med stengte veier i forbindelse med utbyggingen. De er bekymret for at det kan oppstå farlige situasjoner og ulykker som følge av den økte trafikken. Begge ønsker at fartsgrensen over Brensholmeidet og gjennom Buvika settes ned til 60 km i timen. Seifert ønsker skilting for å unngå økt bruk av buss- og snuplass som møteplass i svingen i Sandvika og i Bjørnvikneset. Seifert stiller også spørsmål til om materialer til utbyggingen skal fraktes langs Kattfjordeidet eller Sørsiden.

NVE konstaterer at anleggstrafikken vil kun utføres i en begrenset periode. Spesialtransport av transformatorstasjoner og turbinkomponenter vil kun foregå i en begrenset periode i september 2018 (transport av to transformatorstasjoner) og ca. 3 måneder tidlig sommer 2019 (turbinkomponenter). I brev av 01.03.2017 skriver tiltakshaver at det er politiet og SVV som fastsetter når på døgnet transporten skal foregå med hensyn til tidspunkt på døgnet der det er utfart/ retur fra jobb/ skole og annet. Dette vil også påvirke trafikkflyten på sørsiden ved at en unngår å utføre spesialtransporter under tidspunkter med økt trafikk på veiene. NVE vurderer det som ikke nødvendig å sette eget vilkår om trafikkavvikling på sørsiden av Kvaløya. NVE forutsetter at hvis SVV vurderer det som nødvendig med tiltak på sørsiden av Kvaløya med hensyn til generell trafikkavvikling i anleggsperioden, at dette også inngås i nevnte driftsavtale.

Yttergård m.fl. og Minde er bekymret for støy og forurensing fra transporten under anleggsperioden. NVE konstaterer at anleggstrafikken vil kun utføres i en begrenset periode. Videre vil driftsavtalen mellom tiltakshaver og SVV omhandle sikkerhetstiltak, herunder støydemping mot sårbare mottakere som skole og barnehage.

Kattfjord utviklingslag stiller spørsmål til hvem som skal overta kaianlegget etter anleggsperioden. Tiltakshaver skriver i brev av 01.03.2017 at de er i dialog med eier av kaianlegget om leie/kjøp av eiendommen der kaian ligger. Dialogen gjelder også hva som skal skje med kaianlegget etter anleggsperioden.

#### *Bruk av adkomstveien*

Dorvvosnjargga siida v/ Aleksandersen skriver i sin uttalelse til planene at NVE bør sette vilkår om at veien ikke skal brøytes på vinterstid av hensyn til reindriften på fjellet. Kvittfjellet Skilag skriver at de har ingen tiltro til at tiltakshaver ikke skal brøyte på vintertid da de mener det kan oppstå problemer med vindturbinene og en eventuell utbedring ikke kan vente til snøen er borte. Kattfjord utviklingslag stiller også spørsmål til hvordan de skal unngå å brøyte vinterstid.

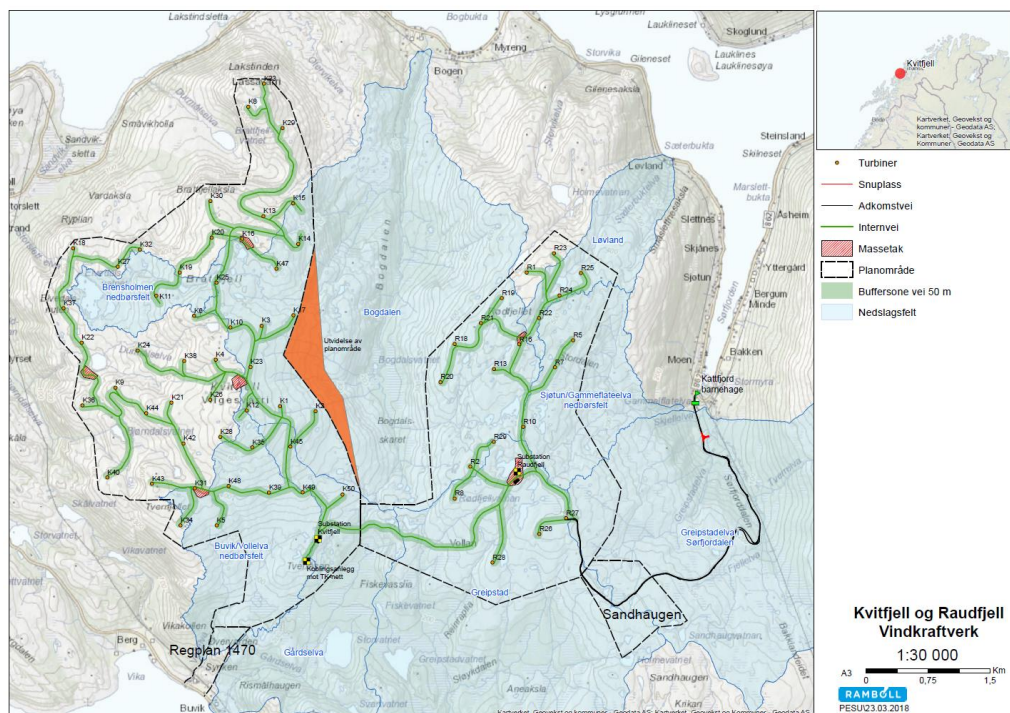
Etter NVEs vurdering vil brøyting av adkomstvei og internveier på vinterstid føre til utfordringer for reindriften da de brøytede veiene vil oppleves som en barriere for reinen. I tillegg vil brøyting av adkomstveien gi utfordringer for lysløypen i Sørfjorddalen. NVE vil sette som vilkår at adkomstvei ikke brøytes vintertid. Hvis det oppstår en særskilt situasjon der det er nødvendig med brøyting må tiltakshaver orientere reinbeitedistriktet og NVE. Løyper for nødvendig snøscooterkjøring inn til planområdet må drøftes med reinbeitedistriktet. Dersom reinbeitedistriktet og tiltakshaver ikke blir enige om traséer for scooterkjøring skal saken oversendes NVE for avgjørelse.

Det vises til anleggskonsesjonen for Kvittfjell vindkraftverk, post 9 om *Bruk av adkomstvei og internveier* hvor det står følgende; «(...) *Konsesjonær skal stenge adkomstvei og internveier for allmenn motorisert ferdsel. Konsesjonær skal avklare bruk av og tilgjengelighet til veiene ut over eget behov med Tromsø kommune og valgte representanter for grunneiere/rettighetshavere. Dersom det ikke oppnås enighet om bruk av og tilgjengelighet til adkomstvei- og internveier, skal saken oversendes NVE*». I anleggskonsesjonen for Raudfjell vindkraftverk, post 11 om *Bruk av atkomst- og internveier* står det; «*Konsesjonær skal stenge adkomstvei og internveier for allmenn motorisert ferdsel. Konsesjonær skal avklare bruk av veiene ut over eget behov med Tromsø, kommune, grunneiere og Kvaløya reinbeitedistrikt. Dersom det ikke oppnås enighet om bruk av veiene skal konsesjonær legge frem saken for avgjørelse hos NVE*». Utover eget bruk av veiene skal tiltakshaver avklare bruk av og tilgjengelighet til veiene med rettighetshavere, grunneiere og Tromsø kommune. NVE forutsetter at dette gjøres, spesielt med reinbeitedistriktet i området slik reindriften blir hensyntatt. Tiltakshaver skal etablere bom på veien og i reingjerdet skal det etableres port som stopper reinen.

### Drikkevann

I planendringsvedtaket av 20.10.2017 i kapittel 8, vilkår om MTA, står det følgende: «*MTA skal beskrive eventuelle virkninger for drikkevannskilder som kan bli berørt av atkomstveien, herunder borebrønner til Kattfjord skole og barnehage. Det skal beskrives hvilke tiltak konsesjonær skal iverksette for å sikre en alternativ kilde som tilfredsstiller krav til drikkevann*».

For å kartlegge risiko for drikkevann har tiltakshaver valgt å bruke analyseverktøyet ROS-analyse, med følgende beredskapsplan og tiltaksplan. De vil bli utarbeidet 3 ROS-analyser med følgende inndeling av nedbørsfelt: 1) Vollelva, Gårdselva og Greipstadelva, 2) Sjøtun/Gammelflatelva, Løvland, Bogdalen og Sørfjorddalen, samt 3) Brensholmen.



Figur 4. Kart over alle nedslagsfeltene som berøres av utbyggingen.

Det er nedslagsfeltene i ROS-analyse nr 2; Sjøtun (Gammelflateelva, Løvland, Bogdalen og Greipstadelva/Sørfjorddalen) som omfattes av adkomstveien. Den 01.03.2018 sendte NVE ROS-analyse med tilhørende vedlegg for nedslagsfeltene Sjøtun, Bogdalen, Løvland, Gammelflateelva og Sørfjorddalen, på høring til Mattilsynet og Tromsø kommune.

Mattilsynet søkte 9.mars 2018 om en ukes utsatt frist for å levere uttalelse til ROS-analysen og fikk dette innvilget. Deretter søkte Mattilsynet 13. mars om ytterligere en ukes utsatt frist og fikk avslag fra NVE. NVE har ikke mottatt uttalelse fra Mattilsynet. Tromsø kommune skriver i brev av 22.03.2018 at analysen med tilhørende dokumenter ikke er tilstrekkelig og helhetlig for videre oppfølging. Kommunen savner en aksjonsplan, beredskapsplan, produktinformasjon om filtre og enkelthusforsyning, et gjennomarbeidet opplegg for overvåking av vassdrag og nedslagsfelt og en fullstendig liste over hjemmelshavere som varsles ved uhell. Kommunen påpeker også at ROS-analysen må ta utgangspunkt i klausuleringssonene for grunnvannsbrønnen, som er hovedkilde til det kommunale vannverket som forsyner skolen og barnehagen. Kommunen forutsetter at tiltakshaver kommer nærmere tilbake til tiltakene T-18 og T-19. Kommunen forventer også at det utarbeides en sjekkliste for oppstart i drikkevannsområder, slik det er utarbeidet for Vollelva.

NVE vurderer at utarbeidede ROS-analyser med tilhørende tiltaks- og beredskapsplaner er gode virkemidler for å sikre at det ikke skjer uønskede hendelser, som avrenning til eller forurensning av drikkevannskilder eller deres nedbørsfelt. Imidlertid må det lages en plan for sikringstiltak og utarbeides egen sjekkliste for drikkevannskildene ved Sjøtun (Borebrønn ved skolen og inntak i Gammelflateelva) før anleggsarbeidene starter opp i klausuleringssonene til vannkildene.

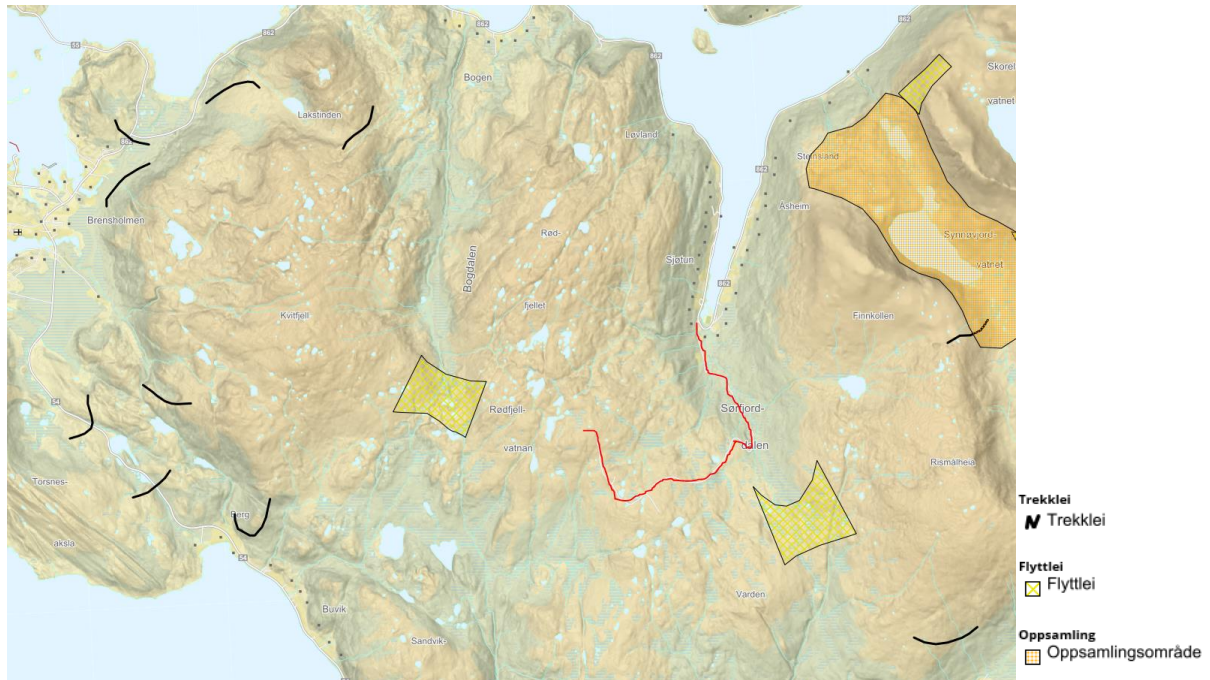
#### *Reindrift*

Det står i planendringsvedtaket av 20.10.2017 under kapittel om reindrift at «*Avbøtende tiltak kan eventuelt fastsettes i vedtak av MTA for vindkraftverkene*».

Avbøtende tiltak i denne planen er vilkårene om port/stengsel der veien krysser sperregjerde og etablering av bom ved sнопlassen som er etablert 500 meter innenfor skolen.

Dorvvosnjargga siida v/ Aleksandersen skriver i sin uttalelse at adkomstveien berører viktige trekk fra flyttleien i Bakkelandseidet og opp mot Rødfjellvatnan. Adkomstveien vil også hindre det naturlige trekket som går over Bogdalskaret sørover til Bogen og sørligste deler av Kvaløya. Fylkesmannen skriver at adkomstveien går rett gjennom viktige særverdiområder som kalvingsland og tidlig vårbeiteområde for reinen, samt oppvekstområde for kalv. Veien berører viktige trekk- og flyttleier som hindrer reinens naturlige trekk fra flyttleien i Bakklandseidet og opp mot Rødfjellvatnan. Veien vil også hindre det naturlige trekket som går over Bogdalskaret. Adkomstveien berører også trekk- og flyttleien fra Rødfjellvatnene mot de viktige vår- og høstbeitene sørvest for Kvittfjell ned til myrområdene ved Brensholmen og Vettmarka-området. Fylkesmannen minner om at viktige flyttleier etter reindriftsloven § 22 ikke kan stenges, men kongen kan gi samtykke til omlegging av flyttleier eller åpning av nye flyttleier når berettigede interesser tilsier det.

Etter NVEs vurdering vil ikke adkomstveien sperre trekk- og flyttleier. Når det gjelder viktige trekk- og flyttleier mot vår- og høstbeiteområder sørvest for Kvittfjell ned til myrområdene ved Brensholmen og Vettmarka, legger NVE til grunn at disse områdene ikke ligger i nærheten av adkomstveien. Etter NVEs vurdering vil ikke adkomstveien påvirke reinens bevegelse på den siden av Kvittfjell.



*Figur 5. Kart over Kvittfjell og Raudfjell og viktige trekk- og flytteleier. Adkomstveien er markert i rødt. Dette er en eksisterende vei som går opp Sørjorddalen. Flytteleien til venstre i kartet er Bogdalskaret.*

Aleksandersen har i sin uttalelse til MTA-planen for adkomstveien kommet med flere forslag til avbøtende tiltak som kan minimere virkningene for reindriften i området. Som avbøtende tiltak for kalvings- og brunsttiden har Aleksandersen foreslått at det innføres anleggs- og driftstans, herunder utbedring av adkomstveien under de sårbare periodene. Til sammen vil dette være ca. 2,5-3,5 måneder; fra ca. 01.05. - 15.06 (kalvingsperiode) og 15.09-15.11 (brunst). Brunstperioden kan reduseres hvis tiltakshaver stiller med gjeterresurser slik at Aleksandersen kan få hjelp til å holde reinen ved Mjelskartind. Ved denne løsningen kan Aleksandersen lempe på med en måned av brunsttiden. Fylkesmannen skriver at det må utarbeides en restriksjonsplan knyttet til MTA med tema reindrift. Planen skal beskrive restriksjonsområder og perioder. Med restriksjonsområder menes det sårbare områder som kalvingsland og oppsamlingsområder hvor det forutsettes at arbeid stanses i de perioder reinen oppholder seg der.

NVE mener en lengre anleggs- og driftstans vil påvirke fremdriften til vindkraftverket negativt på en måte som ikke står i forhold til nytten av tiltaket. De månedene det er snakk om er de mest produktive for utbygging av vindkraftverket. I anleggskonsesjonene er det heller ikke lagt til grunn at det ikke skal kunne drives reindrift i området under utbygging. NVE vil dermed ikke stille vilkår om total anleggs- eller driftstans. Konflikten mellom anleggsarbeid og kalvings- og brunstperioden mener NVE må løses på andre måter. NVE viser til godkjenningen av MTA- og detaljplan for planområdet til Kvittfjell- og Raudfjell vindkraftverk, hvor det er satt flere ulike vilkår om avbøtende tiltak for reindriften i området.

I godkjenningsvedtak av 31.05.2016 er det satt vilkår som sier at «Konsesjonær skal utarbeide en plan for hvordan reinbeitedistriktet skal involveres videre i prosessen. NVE skal godkjenne planen før anleggsstart, og legger til grunn at planen skal drøftes med reinbeitedistriktet før den oversendes NVE». NVE mener det er avgjørende at det er en god kommunikasjon mellom partene slik at reindriften ivaretas på mest mulig måte gjennom både anleggs- og driftsperioden. NVE har mottatt en kommunikasjonsplan som ble godkjent av Dorvvosnjarrga siida den 13.03.2018. NVE forutsetter at denne følges. NVE setter vilkår om at kommunikasjonsplanen skal oppdateres fortløpende hvis det skjer



endringer i mannskap eller fremdriften i anleggsperioden. NVE er kjent med at tiltakshaver i ettertid har lyktes å få til et møte med begge siidaer i reinbeitedistriktet og hvor avbøtende tiltak ble diskutert.

#### *Friluftsliv*

I planendringsvedtaket av 20.10.2017 står det at MTA-planen skal beskrive hvordan konsesjonær skal sørge for en alternativ lysløype dersom den eksisterende lysløypa langs veien blir skadelidende av tiltaket. Skilaget skriver i sin uttalelse at de vil avvente med forhandlinger om avbøtende tiltak til det foreligger en endelig avgjørelse i OED. Dorvvosnjargga siida v/ Aleksandersen skriver at de må involveres i arbeid med flytting av lysløypa da dette kan ha konsekvenser for reindriften i området.

Som følge av at det ikke er landet en løsning med skilaget om avbøtende tiltak under anleggsperioden vil NVE sette vilkår om at dette gjennomføres til neste skisesong. Forslag til avbøtende tiltak skal drøftes med reinbeitedistriktet. Dersom partene ikke blir enige om en løsning skal saken oversendes til NVE for avgjørelse. NVE vil gjøre oppmerksom på at området hvor det er skissert en alternativ lysløype er ifølge NVEs aktsomhetskart innenfor et utløpsområde for snøskred og potensielt skredfareområde for jord og flomskred. Dette må tas med i planleggingen av en alternativ lysløype i området.

#### *Naturmangfold*

I planendringsvedtaket av 20.10.2017, under kapittel 6.7 står det at tiltaket ikke medfører vesentlige nye inngrep siden det gjelder en eksisterende vei. «(...) Eventuelle endringer som kan gi virkninger for naturmangfold skal framgå av detaljplan/ MTA for hovedatkomstveien».

NVE konstaterer at det som kan identifiseres som en endring fra konsesjonsgitt løsning er ny plassering av snuplass, da denne legges på andre siden av adkomstveien enn opprinnelig løsning. I henhold til naturmangfoldlovens § 7 skal prinsippene i §§ 8-12 legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet. Vedtak som berører naturmangfoldet skal i henhold til § 8 så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand og effekten av påvirkninger. I denne saken bygger kunnskapsgrunnlaget på informasjon fra Naturbase, Artskart og konsesjonsbehandlingen av tiltaket. Sett i lys av at tiltakets risiko for skade på naturmiljøet, mener NVE at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig og i samsvar med kravet i naturmangfoldloven § 8.

#### *Kulturminner*

Sametinget har til behandling av planendringen uttalt at det ligger flere automatisk fredete kulturminner i nærheten til den eksisterende veien opp Sørfjorddalen, også flere kulturminner som ikke er kartfestet. De skriver dermed at det er nødvendig med en befaring på barmark før anleggsstart. Fylkeskommunen skriver i epost av 21.02.2017 at tiltaket ikke berører deres interesser. NVE forutsetter at anleggsarbeid langs adkomstveien ved snuplassen ikke igangsettes før Sametingets befaring er gjennomført.

#### **Annet**

For anlegg for produksjon av elektrisk energi med konsesjon etter energiloven, gjelder ikke krav om utarbeidet reguleringsplan, jf. plan- og bygningsloven § 12-1 tredje ledd, men anlegget må avklares mot kommuneplanens arealdel og eventuelle reguleringsplaner før anleggsarbeidet kan igangsettes. Slik avklaring kan enten skje gjennom planendring, ved at tiltakshaver søker om dispensasjon eller ved at Olje- og energidepartementet bestemmer at konsesjonen etter energiloven skal ha virkning som statlig arealplan. Byggesaksbestemmelsene i plan- og bygningsloven gjelder i det vesentligste ikke for tiltak etter energiloven, jf. byggesaksforskriften § 4-3 første ledd bokstav c. Bestemmelsene i plan- og bygningsloven om tekniske krav (§ 29-5) og krav til produkter (§ 29-7) med tilhørende deler av byggt teknisk forskrift (TEK10) gjelder så langt de passer for tiltak med konsesjon etter energiloven.

Når anlegget er ferdig bygget, skal konsesjonæren sørge for at kommunen får tilsendt nødvendige opplysninger om tiltakets plassering, slik at det offentlig kartverket kan ajourføres, jf. byggesaksforskriften § 4-3 siste ledd og plan- og bygningsloven kapittel 2 om krav om kartgrunnlag og stedfestet informasjon.

NVE forutsetter at tiltakshaver har fremskaffet nødvendige privatrettslige rettigheter før anleggsarbeidet starter.

### **Underretning av grunneiere**

NVE ber tiltakshaver underrette grunneiere og rettighetshavere om dette vedtaket. Orienteringsbrev finnes vedlagt. Vedtaket skal følge underretningen. Kopi av orienteringen skal sendes til NVE.

NVE forutsetter at tiltakshaver varsler naboer iht. retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2012).

### **Klageadgang**

Denne avgjørelsen kan påklages til Olje- og energidepartementet av parter i saken og andre med rettslig klageinteresse innen 8 uker fra det tidspunkt denne underretningen er kommet frem, jf. forvaltningsloven kapittel VI. Klagefristen er utsatt av hensyn til ferietid. En eventuell klage skal begrunnes skriftlig, stiles Olje- og energidepartementet og sendes til NVE. Vi foretrekker elektronisk oversendelse til [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no).

Med hilsen

Ingunn Åsgard Bendiksen  
avdelingsdirektør

Øyvind Leirset  
seksjonssjef

*Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.*

Mottakerliste:

Norsk Miljøkraft Tromsø AS  
Stephan Klepsland

Kopi til:

Advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig AS v/Caroline Waller  
Anita Winther  
BRENSHOLMEN SOMMARØY VANNVERK SA  
Buvika Brygge  
Einar Storslett  
Ester Nordby  
Forum for natur og friluftsliv Troms  
Fylkesmannen i Troms  
Fylkesmannen i Troms - Plan, reindrift og samfunnsikkerhetsavdelingen, Seksjon reindrift  
Grunneiere og innbyggere i Buvika v/Yngve Johansen



Hana Kekic  
Jorunn Minde  
Kattfjord Utviklingslag  
Kvaløya / Sallir reinbeitedistrikt - Reinbeitedistrikt 14, Troms  
Kvaløya / Sallir reinbeitedistrikt - Reinbeitedistrikt 14, Troms v/Per Lars Kitti  
Kvitfjellet skilag  
Mattilsynet  
Mattilsynet - Troms og Svalbard  
Mattilsynet - Troms og Svalbard v/Torkjell Andersen  
Naturvernforbundet i Troms  
Nordre Kattfjord Grunneierlag v/Virve Ravolainen  
Norges Miljøvernforbund  
Norsk Miljøkraft FoU AS  
Norske Reindriftsamers Landsforbund  
Odd Henry Olsen  
Oddmar Nilsen  
Risten Turi Aleksandersen  
Samediggi/Sametinget  
Samediggi/Sametinget v/Silje Hovdenak  
Samediggi/Sametinget Avdeling for kulturminner, areal og miljø  
Sjøtun/Sandneshamn utmarkslag  
Statens vegvesen - region nord  
Stephan Klepsland  
Susanne Seifert  
Tone Mette Yttergård  
Tor Arne Nilsen  
Tore Nordøy  
Troms fylkeskommune  
Tromsø kommune  
Tromsø kommune v/Roy Fossum  
Tromsø kommune - Byutvikling  
Tromsø kommune - Vann og avløp  
Unni Yttergård  
Vegard Yttergård  
Victoria Berglund  
Virve Ravolainen

## Vedlegg 1 – Sammendrag av uttalelser

*I sammendrag av uttalelsene er det fokusert på de forhold som er relevant for behandling av MTA- og detaljplan for selve planområdet. Forhold som går på konsesjonsbehandlingen og planendringssøknaden om ny adkomstvei, er dermed ikke inkludert i dette sammendraget. Det skal også påpekes at flere av høringsinstansene har fått utsatt høringsfrist.*

---

**Tromsø kommune** har i brev av 14.02.2018 følgende kommentarer til MTA- og detaljplanen:

*Kaiområdet i Nordfjordbotn:* Kommunen har ingen merknader til utvidelsen av kaiområdet. Kommunen forutsetter at det gjøres grunnundersøkelser.

*Adkomstveien opp Sørfjorddalen:* kommunen savner en redegjørelse og beskrivelse med et tverrprofil for situasjonen med ranker og etter at massen i rankene er disponert. Videre skriver kommunen at det må redegjøres for selve disponeringen av massene i etterkant av anleggsperioden. Kommunen synes det er uheldig at den utbedringen av den bratte skråningen ifm det tidligere masseuttaket (pel 2150) for byggingen av eksisterende veg, som har blitt stående uten etterbehandling, ikke synes å bli gjennomført, jfr. Det som ble opplyst på befaringen 30.01.2018.

*Snuplass:* Kommunen mener løsningen som fremmes i MTA-planen er en bedre løsning enn det som er blitt skissert tidligere som ville vært et betydelig inngrep i et skrånede jorde.

*Kattfjord skole og barnehage:* Kommunen påpeker at det er et behov for tekniske undersøkelser for å avklare behov og effekt av støyskjerming, det å være seg skjerming i fasade og/eller skjerming av uteareal. Det er helt vesentlig at eier og brukere av skole og barnehage informeres grundig om de sikringstiltak og selve avviklingen i forbindelse med spesialtransporter som blir avtalt mellom tiltakshaver og veimyndigheter. Kommunen anser det som står under «særskilte avbøtende tiltak» i planen som et tjenlig grunnlag for den videre sikrings- og utbedringsarbeidet og også for den videre kontakten mellom tiltakshaver og brukere av skolen/barnehagen.

*Kattfjord skole – vannforsyningen:* Kommunen gjør oppmerksom på at veien oppover Sørfjorddalen går gjennom klausuleringssonen for grunnvannsbrønn som er hovedforsyningen til Kattfjord skole og barnehage. MTA-planen må legge inn klausuleringssone 1 og 2 for grunnvannsbrønnen og plasseringen av denne. Det presiseres at grunnvannsbrønnen og inntaket i Gammelflateelva utgjør deler av en og samme drikkevannsforsyning. Også nærliggende boliger forsynes fra inntaket i Gammelflateelva.

*Drikkevann:* Kommunen forutsetter at de ROS-analyser som er under utarbeidelse koordineres med den videre behandlingen av MTA-planen, slik at konklusjoner fra analysene og det øvrige arbeides med ivaretagelse av hensynet til drikkevannsforsyningen, blir nedfelt som forpliktende for utbyggingen gjennom MTA- og detaljplanen.

*Sandhaugen vindkraftverk:* Det er skissert en omlegging av adkomstveien gjennom planområdet til Sandhaugen vindkraftverk som følge av at det skal settes opp en turbin der hvor veien går i dag, noe kommunen beskriver som et nytt og betydelig terrenginngrep. Under befaringen den 30.01 ble det opplyst om at omleggingen ikke er nødvendig med hensyn til spesialtransporten. Kommunen mener denne omleggingen er unødvendig og ber om at den ikke tas inn i detaljplanen, og følgelig at den nevnte turbinplasseringen endres. Kommunen påpeker at nevnte turbinplassering er ikke nedfelt i en MTA-plan for Sandhaugkonsesjonen. Kommune minner også om at planendringsvedtaket av 20.10.2018 også omhandler ekspropriasjonsadgang.

**Fylkesmannen i Troms** skriver i brev av 19.02.2018 at beskrivelsen i planen under kapittel 6.2; «*Prosjektet har etablert en kommunikasjonskanal med reinbeitedistriktet. Arbeidet på tilkomstveien vil ikke være innenfor viktige kalvingsområder*», ikke er i tråd med den reelle beitebruken av distriktet og aktiviteter knyttet til Sørfjorddalen. Adkomstveien går rett gjennom viktige særverdiområder som kalvingsland og tidlig vårbeiteområde for reinen, samt oppvekstområder for kalv. Veien berører viktige trekk- og flyttveier som hinder reinens naturlige trekk fra flytteleien i Bakklandseidet og opp mot Raudfjellvatnan. Veien vil også hindre det naturlige trekket som går gjennom Bogedalen sørover til Bogen og sørligste deler av Kvaløya. Den berører også trekk- og flyttveien fra Raudfjellvatnene mot de viktige vår- og høstbeitene sørvest for Kvitfjell ned til myrområdene ved Brensholmen og Vettmarka området. Fylkesmannen minner om at viktige flytteleier etter reindriftsloven § 22 ikke kan stenges, men kongen kan gi samtykke til omlegging av flyttlei eller åpning av nye flytteleier når berettigede interesser sier det.

Fylkesmannen som i høringen av MTA-planen for selve planområdet, anmode om at det utarbeides en restriksjonsplan knyttet til MTA med tema for reindrift. Planen må utarbeides med berørte reieiere. Planen skal beskrive restriksjonsområder og perioder i anleggs- og driftsfasen, som synliggjøres i kart og beskrivelse i selve MTA-planen.

**Sametinget** skriver i brev av 21.02.2018 reindriften på Kvaløya er et helårsdistrikt der det drives med tradisjonell samisk reindrift og dermed en sentral identitetsbærer for samisk klutur og språk i området. Sametinget er kjent med at det finnes få eller ingen alternative beiteområder på Kvaløya. Når det gjelder andre inngrep i nærliggende områder planlegges det et alpinanlegg med tilhørende alpinlandsby som er delvis ferdig regulert. Dessuten drives det turismevirksomhet med hundespenn og lignende aktiviteter som samlet sett bidrar til å forringe området på sørsiden av Kvaløya for reindrift. Sametinget mener reindriften må få komme med sine synspunkt og imøtekommes med avbøtende tiltak slik at de fortsatt sikres regningsvarende drift og at det legges opp til en reell og forutsigbar dialog mellom tiltakshaver og distriktet. Sametinget forventer at NVE arrangerer nytt konsultasjonsmøte med Dorvvosnjarga siida, slik det som ble gjennomført ifm med MTA-planen for selve planområdet. Det forventes også at NVE strekker seg langt for å imøtekomme foreslåtte avbøtende tiltak. Videre må det legges til rette for klare rutiner for kommunikasjon og varslinger i forbindelse med etablering og driftsperioden for både vindkraftverk og adkomstvei. Retningslinjer for kommunikasjon bør fremkomme i en revidert utgave av MTA og detaljplanen slik at reinbeitedistriktet/siidaene får mulighet til å gi samtykke eller uttale seg til denne.

Sametinget skriver at det er registrert flere automatisk fredete samiske kulturminner i nærheten av den nederste delen av den aktuelle veien. Disse er registrert for noen år siden og ble gjort uten GPS, noe som erfaringsmessig kan bety at kartfestingen er noe upresis. Snuplassen som planlegges vil ligge ca. 20 meter fra de registrerte kulturminnene. Sametinget er også kjent med at det skal finnes noen kulturminner i området som ikke er kartfestet. Sametinget ser det derfor som nødvendig å få kontrollregistrert de kjente kulturminne og målt disse inn med større nøyaktighet, registrert de kulturminnene som ikke ligger i kulturminnedatabasen, før de avgir en endelig kulturminnefaglig uttalelse i saken. Befaring må gjøres når det er snø- og frostfritt og utføres ila feltsesongen 2018.

**Mattilsynet** skriver i brev av 23.02.2018 de slutter seg til kartleggingen som er utført langs adkomstveien, og at de tiltakene som tiltakshaver beskriver er gode. Mattilsynet mener det er viktig at NVE følger opp tiltakshaver på dette. Derimot mener Mattilsynet at nedbørsfeltene i Bogdalen og Greipstaddalen ikke er tilstrekkelig vurdert i MTA-planen, da de mener disse også vil bli betydelig berørt av anleggsarbeidet og trafikken det medfører. Mattilsynet vil påpeke viktigheten med avbøtende tiltak – som er alternativ trygg og sikker vannforsyning hvis den skisserte risiko beskrevet i ROS-analysen ødelegger dagens vannforsyning. Alternativ vannforsyning må være utredet og kartlagt på en



slik måte at man lett kan koble denne inn hvis nåværende vannforsyning ødelegges. Alternativt etablerer man helt ny vannforsyning før anleggsarbeidene i nedslagsområdene starter.

Mattilsynet forutsetter at NVE følger på anleggsarbeidet med tilsyn og evt korrigerende tiltak ovenfor tiltakshaver. Dette er viktig for å unngå risiko for drikkevannet.

Mattilsynet fremmer innsigelse til MTA-planen. Bakgrunnen for innsigelsen er manglende vurderinger for nedslagsområdene Bogdalen og Greipstad.

**Statens vegvesen (SVV)** skriver i brev av 13.02.2018 at det er store utfordringer langs transportstrekningen, både for å ivareta trafikksikkerheten for beboere langs veien og det å ivareta og opprettholde eksisterende veg- og brutilstand som følge av omfanget av transporter på strekningen.

*Spesialtransporter:* Det skal utarbeides en driftsavtale med SVV før kjøring med spesialtransporter igangsettes. Tiltakshaver bes om å utarbeide et forslag til driftsavtale som omhandler bruken av fylkesveien med de vilkår som skal gjelde for transportstrekningen mht sentrisk kjøring, passering av bruer, bruken av møteplasser, skilting, informasjon mot skole og lokalbefolkningen, informasjon mot nødetatene, og samarbeid/involvering med politiet om ledsaging og eventuell annen trafikkregulering i området. Avtalen skal også omhandle tiltakshavers plikt til å følge og rette seg etter de krav som SVV måtte stille for bruken av veien til å utbedre eventuelle skader på vei, stikkrenner og brukonstruksjoner mm.

*Annen anleggstrafikk på fylkesvegstrekningen:* Veien mellom Nordfjordbotn grustak og Sjøtun er klassifisert som BkT8 vei med 40 tonns totalvekt, noe som innebærer at veien legger sterke begrensinger for hvilke store og tunge transporter som kan trafikker strekning med delelig last som: betong, armering, kabler, trekkummer, trekkør, sand og sprengstoff mm. SVV vil på det sterkeste henstille at tiltakshaver pålegger aktuelle transportører og forholdes seg til veilistenes bestemmelser og at disse må følges. Veien er spesielt utsatt for skader og deformasjoner i teleløsningsperioden. SVV oppfordrer til at utstrakt anleggstrafikk utsettes til denne perioden er over, erfaringsmessig til siste halvdel av mai måned. Dersom det oppdages og rapporteres om skader og annen deformasjoner av vei eller veielementer, kan strekningen på kort varsel bli nedklassifisert til Bk6 vei og dermed stoppe all lastebilkjøring på hele eller deler av strekningen. For å begrense anleggstrafikken langs fylkesveien og redusere ulempene for lokalbefolkningen og muligheten for skader på vei og veielement, oppfordrer SVV av det meste av sand til kabelgrøfter o.l kan produseres i anleggsområdet og ikke transporteres langs offentlig vei.

SVV ønsker å få oversendt transportlister med opplysninger om når og hvilke transporter som til enhver tid skal transporteres langs fylkesveien. SVV ønsker god dialog, medvirkning og samarbeid i arbeidet med realiseringen av vindkraftverket.

**Naturvernforbundet (NNV)** skriver i brev av 13.02.2018 at det er avgjørende at MTA-planen sikrer så få inngrep som mulig og at området i størst mulig grad lar seg tilbakeføre. Veibredden må ikke bli bredere enn nødvendig. NNV mener utbygger må foreta fullstendig opprydding av sprengstein også den som ligger utenfor gravemaskinens rekkevidde. Videre mener NNV at massetak på kontrolleres nøye og at det ikke dras med grus og støv inn i skole- og boligområdene. NNV mener det bør vurderes ytterligere tiltak enn de planlagte 500 meter med asfalt.

NNV skriver at flankeskjæringer og høye fyllinger må unngås og at veier og oppstillingsplass bør legges slik i naturen at de er minst mulig synlige og sprenging reduseres til et minimum. Videre må myr og våtmarksområder tas særlig hensyn til. NNV forventer en streng og tett oppfølging av tiltakshaver og byggherre i anleggsfasen. Avvik og uønskede handlinger må loggføres og gjøres offentlig tilgjengelig.

NNV mener sikring av drikkevannskilder bør være en større del av MTA-planen og at det bør komme tydelig frem hvordan vannforsyningen er tenkt sikret under anleggsperioden på vinterstid når bakken er snødekt og mange bekker o.l er skjult.

NNV etterlyser en detaljert plan for støydemping og ivaretagelse av sikkerhet knyttet til skolen og bolighusene i området.

NNV mener det er svært viktig å legge strikte rammer for å ivareta lysløypa i området, og at forslaget med å snu lysene motsatt vei høres som en lettvinnt løsning. NNV mener det finnes bedre løsninger for å ivareta den viktige aktivitetsarenaen. Videre mener de at det må legges til rette for det utvidete løypenettet utover selve lysløpa og vurdere ulemper knyttet til iskast.

NNV forventer at det vil være tett kontakt og oppfølging med reindrifta i området.

**Kvitfjellet Skilag** skriver i brev av 08.02.2018 at de er sterkt berørt av den nye adkomstveien fra Kattfjord opp Sørfjorddalen. Pga. anleggstrafikk vil den delen av lysløypa som blir mest brukt til trening ikke lenger være trygg. Dette har allerede, og vil i fremtiden begrense skilagets oraniserte aktivitet i området. Lysløypetraseén er også mye benyttet resten av året til turgåing. Skilaget vil avvente med forhandlinger om avbøtende tiltak til det foreligger en endelig avgjørelse i OED. Skilaget har ingen tiltro til tiltakshaver om at det ikke skal brøytes på vinterstid, da det kan oppstå problemer med vindturbinene og en ev utbedring ikke kan vente til snøen er borte. Avbøtende tiltak vil være kostbare da skilaget må legge til grunn at traseén må krysse brøytet vei. Disse tiltakene må være permanente løsninger. Skilaget er frivillig lag med begrenset kapasitet og midler, og har ikke anledning til å bruke mye tid på dette.

**Buvika Brygge** skriver i brev av 09.02.2018 at MTA-planen ikke tar hensyn til at det blir økt trafikk på sørsiden av Kvaløya som følge av redusert fremkommelighet og perioder stengte veier i forbindelse med utbyggingen. Dette gjelder Fergetrafikk til og fra Senja (bobiler, turistbusser, motorsykler), tungtrafikk som gjelder utbyggingen, pendlere til og fra Tromsø og sykkelister (veien via Kattfjord er merket nasjonal sykkelvei). Det bor og oppholder turister gjennom hele året på Buvika Brygge. Disse bruker beien mellom Berg og Bjørnvikneset til rekreasjon i form av sykkel og gåturer. Buvika Brygge er bekymret for at det kan oppstå farlige situasjoner og ulykker som følge av den økte trafikken. Buvika Brygge ønsker derfor å få satt ned fartsgrensen gjennom Buvika til 60 km i timen.

**Susanne Seifert** skriver i brev av 09.02.2018 at MTA-planen ikke tar hensyn til at det blir økt trafikk på sørsiden av Kvaløya. Dette gjelder tungtrafikk ved utbygging av vindkraftverket, fergetrafikk til og fra Senja, sykkelister og pendlere til og fra Tromsø. Seifert har siden oppstart av byggearbeidet 2017 merket en økning av tungtransport. Hun merker dette særlig når de lange og tunge fartøyene bruker den tidligere buss-snuplassen nedenfor eiendommen som møteplass, som følge av imøtekommende store fartøy i svingen i Sandvika og i Bjørnvikneset. Seifert frykter at dette vil øke dersom tungtransportene i forbindelse med utbyggingen bruker veien på sørsiden av Kvaløya. Seifert stiller spørsmål til om materialer til utbyggingen skal fraktes langs Kattfjordeidet eller Sørsiden. Seifert ønsker skilting for å unngå økt bruk av denne buss- og snuplassen. Videre ønsker Seifert at fartsgrensen på FV862 over Brensholmenidet og gjennom Buvika settes ned til 60 kmt.

**Nordre Kattfjord Grunneierlag** v/ Virve Ravolainen skriver i brev av 08.02.2018 at MTA- og detaljplanen burde vært på offentlig høring da det er flere utenom de på adressatlisten (eks. lokalt næringsliv og virksomheter) som har vært kritiske til etablering av vindkraftverket og har behov for avbøtende tiltak ifm den økte trafikken både på fjorden og på vegen. Grunneierlaget etterspurte også MTA-planen på NVEs nettsider. Grunneierlaget forventer at MTA- og detaljplan for adkomstveien kommer på offentlig høring i revidert og utfyllende form.

Grunneierlaget mener anleggstrafikken og særlig skipstrafikken vil gi negative virkninger for fiske, noe som ikke er nevnt i MTA-planen. De mener planen bør beskrive tiltak rundt hvordan fritidsfiske og annen fritidsbruk av båter og tungtrafikk trygt kan operere sammen i en trang fjord. Grunneierlaget forventes at det redegjøres for hvordan det skal tas hensyn til rekreasjonsfiske. Grunneierlaget mener det er kritikkverdig at MTA-planen ikke nevner noe av turistaktiviteten i fjorden, bla. Lauklines Kystferie som leier ut båter og driver med fjordcruise og hvalsafari, og Active Tromsø som utvikler produkter som inkluderer kajakk og annen aktivitet langs stranden og på fjorden. Grunneierlaget forventer en grundig gjennomgang av om naturbasert turisme er mulig å drive med i de neste årene under anleggstransporten. I de tilfellene anlegg skal gjennom Nordfjorden må det gjennomgås muligheten for konkrete avbøtende tiltak med hensyn til turistnæringen.

Grunneierlaget er kritiske til en løsning der midlertidige bruer på FV 862 planlegges. Dersom det skal kjøres en betydelig mengde tungtrafikk bør broene utbedres skikkelig. Grunneierlaget mener MTA-planen er mangelfull på hvordan veien som i dag er på sin tålegrense, skal holde ved en akseptabel standard. MTA-planen har ikke redegjort for hvordan en skal sikre fremkommeligheten til husene langs FV 862. Planen inneholder ingen trafikkavvikling og parkering for eiendommer langs veien.

Grunneierlaget påpeker at Nordfjorden ikke er nevnt under avsnittet «særskilte avbøtende tiltak» 3.4, selv om mesteparten av transportstrekningen og all skipstrafikk vil gå langs eller på Nordfjorden. Grunneierlaget ønsker en utredning av hvilke konsekvenser økt trafikk på fjorden og på veien vil ha for befolkningen og næringslivet. Grunneierlaget mener også at MTA-planen er svært kortfattet når det gjelder trafikk knyttet til større vedlikeholdsarbeid i driftsperioden (eks utskiftning av komponenter), og mener dette bør sees i sammenheng med nødvendig vedlikehold av veiene også.

**Yttergård m.fl.** skriver i brev av 08.02.2018 at de er bekymret for støy og forurensing fra transporten under anleggsperioden. Videre ønsker de svar på hvordan anleggstrafikken vil bli organisert i anleggsperioden, og hvordan dette vil påvirke de som pendler denne strekningen hver dag. Det kreves at det gjøres nye beregninger på hvor lang tid transporten vil ta da de mener rygging 500 meter og retur til kaiområdet vil forlenge den tidsperioden som er beregnet i planen. De er også bekymret for at leirgrunnen under FV 862 vil settes i bevegelse når store og tunge transporter skal kjøre forbi husene deres. De mener tungtransporten vil kunne medføre skader på murer og hus som ligger tett inntil vegen og viser til tidligere utredninger som ble gjennomført i 2002 i forbindelse med konsesjon til Kvitfjell.

**Jorunn Minde** skriver i brev av 10.02.2018 at grunnforholdene langs fylkesveien må undersøkes før tiltakshaver kan konkludere med at de ikke trengs å gjøre noen utbedringer. Det opplyses om at det ved store deler av fylkesveien mellom Kattfjord skole og Nordfjordbotn er leirgrunn og at tungtransporten vil medføre en risiko for utglidning av masser og skader på bygninger langs veien.

Minde mener tiltakshaver tar det for gitt at politiet har ressurser til å eskortere all spesialtransporten tur-retur i 67 dager. Hun mener også at det urealistisk at spesialtransporten, inkludert rygging inn ved skolen, til sammen skal ta 30 minutter, og mener det er stor sannsynlighet for at daglig stengetid av veien vil være langt større enn det tiltakshaver antyder. Minde påpeker også at området har stor trafikk hele dagen pga. bla, pendlere, kommunale tjenester, turisttrafikk, fergetrafikk m.m til og fra Sommarøy-Brensholmen-Kattfjord-Tromsø.

Minde stiller spørsmål til hvem som skal varsle trafikanter som ikke er kjent med utbyggingen, eks. fra fergesamband.

Minde mener MTA-planen mangler en utredning over støy- og støvproblemer som hun mener er en sikker konsekvens av den planlagte anleggstrafikken og påpeker at stort sett alle hus i Kattfjorden ligger langs FV 862.

**Kattfjord utviklingslag** skriver i brev av 07.02.2018 at de stiller spørsmål til hvordan vegen ikke skal brøytes om vinteren når de påberegner 5-10 passeringen forbi skolen hver dag i driftsfasen. Utviklingslaget mener det vil være realistisk å anta at transportbehovet vil være større enn hva utbygger antar gjennom hele året. Det er ikke tatt høyde for at det kan oppstå problemer med turbiner, spesielt mtp vindkraftverket sin lokalisering i et område med ekstra utfordringer med hensyn til værforhold.

Utviklingslaget skriver at kaianlegget i Nordfjordbotn skal totalrenoveres og utvides til mer enn det dobbelte av dagens størrelse. De stiller spørsmål til hvem som har eiendomsretten til anlegget mtp å ivareta anlegget etter anleggsperioden. Utviklingslaget vil også gjøre oppmerksom på at transportskipene vil generere mye støy og viser til erfaring fra tidligere transport av sand.

**Dorvosnjargga siida** v/ Risten og Reiulf Aleksandersen skriver i brev av 23.02.2018 at det er Dorvosnjargga siida som blir mest berørt av utbyggingen på Kvittfjell og Raudfjell. Adkomstveien går tvers gjennom viktige særverdiområder som kalvingsland og tidlig vårarbeiteområde for reinen, samt oppvekstområder for kalv. Adkomstveien berører viktige trekk fra flyttleien i Bakkelandseidet og opp mot Rødfjellvatnan. Den vil og hindre det naturlige trekket som går gjennom Bogdalen sørover til Bogen og sørligste deler av Kvaløya.

Reinens vandring etter trekkleier er svært sårbare for ytre påvirkninger. Utbyggingstiltak plassert på og ved trekkleier vil skape barriereeffekt og fragmentere reinbeitelandet. Aleksandersen mener NVE må pålegge utbygger driftsstans -og trafikkstans i sårbare perioder for at ikke flytt – og trekkleiene skal bli blokkert.

Aleksandersen ber NVE om å hensyn ta manglende kommunikasjon og involvering i konsesjonsprosessen, i behandling av MTA-planen ved at avbøtende tiltak ikke blir avvist med grunnlag at det ikke er satt vilkår i konsesjonen.

Aleksandersen viser til vilkår satt i godkjenningsvedtaket av 31.05.2016 hvor det er satt krav om en kommunikasjonsplan mellom utbygger og reinbeitedistriktet. Aleksandersen påpeker at denne planen ikke er utarbeidet. Aleksandersen forventer at NVE er enda tydeligere når det gjelder krav om at utbygger må involvere reindriften. NVE må også sette sanksjoner til utbygger dersom gitte vilkår ikke oppfylles. Aleksandersen ønsker informasjon om hvordan de kan gå frem når den manglende oppfyllelsen av vilkårene skader deres drift. Aleksandersen mener det må opprettes en kontaktperson både for anleggsvirksomhet og driftsfasen, men SMS-varslings og mulighet for direkte kontakt begge veier. Vedkommende må ha den nødvendige myndighet som trengs for å kunne ta beslutninger om akutte tiltak dersom det oppstår situasjoner hvor det er nødvendig.

Aleksandersen påpeker at avbøtende tiltak i form av driftsstans under kalving (1. mai til 15. juni) og brunst (15. september – 1. november) også må gjelde for utbedring av adkomstveien.

Vedrørende flytting av lysløype ref. kapittel 2.5 i MTA-planen, påpeker Aleksandersen at de må involveres i planene for hvordan dette skal gjennomføres slik at det ikke forringer vår drift ytterligere. Gjelder også får når tiltaket skal gjennomføres. Aleksandersen ønsker også at området, inkludert snuplassen, tilbakeføres til naturlig vegetasjon så raskt som mulig etter endt bruk.

Aleksandersen ber om at det settes vilkår om at veien ikke skal brøytes vinterstid.

Aleksandersen ønsker å bli informert dersom utbygger planlegger å gjøre massetakene større enn etter dagens planer.

Aleksandersen påpeker at MTA-planen er mangelfull når det gjelder hva som skal skje med området etter avslutning av driftsfasen. Det må komme frem at området er et beiteområde for siidaen og at det

skal tilbakeføres til reindriften etter endt drift. Revegetering må skje med planter som naturlig hører til området.

Aleksandersen påpeker at det er feil at adkomstveien ikke er innenfor viktige kalvingsområder. Pga. manglende oppfølging av vilkåret om en plan for involvering av reindriften (jf. godkjenningsvedtak av 31.05.2016) ble ikke siidaen informert om anleggsstart høsten 2017, noe som har gjort at siidaen ikke fikk forberedt seg til hvor de skulle gjøre av reinsdyrene hvis krav om driftsstans ikke imøtekommes. Manglende involvering har også ført til at det ikke er etablert noe infrastruktur som kan holde reinen vekk fra anleggsområdet. Det vil heller ikke være mulig å sette opp gjerder i jord før kalvingsperioden i år pga. tele i jorda. Aleksandersen mener det er nødvendig at NVE tar inn krav om driftsstans i sårbare perioder i MTA- og detaljplanen. Dersom NVE ikke imøtekommer dette ønsket må Mattilsynet involveres for å sikre at dyrevelferden for reinen ivaretas. Det eneste tiltaket som fullt ut vil godtgjøre skadene som vil skje ved en slik situasjon er et alternativt kalvingsbeiteland. Å kalve i et anleggsområde vil medføre at simlene vil bli stresset og forlate kalvene sine. Anleggstrafikken vil også kunne føre til at reinen vil trekke nordover/østover mot Mjeldskartind, et område som er så alpint at reinen ikke vil finne noe mat før snøen er smeltet.

Følgende forslag til avbøtende tiltak er fremmet av Aleksandersen (sammendrag av de relevante avbøtende tiltak som omhandler adkomstveien):

- Anleggsveiene skal ikke brøytes om vinteren og ikke brukes før etter at kalvemerkingen er gjennomført på Sandhaugen.
- Det må lages en egen avtale mellom reindriften, grunneiere og andre rettighetshavere om motorisert bruk og bruk til turisme av anleggsveien både i byggeperioden og driftsperioden. Motorisert ferdsel i kalvingsperioden må avtales med reineier. Dette gjelder spesielt for kalvings- og brunstperioden.

Aleksandersen ber om at NVE inviterer til konsultasjonsmøte og ber om at Fylkesmannen i Troms og Mattilsynet er tilstede på møtet som observatører.